高鐵頭遍布全港



反高鐵 · 叫停立法會撥款 · 開放討論



669億＝幾多？

繼續現時電費補貼措施16年 或
維持發放$1000生果金予65歲以上長者至少30年 或
以5000元為上限，寬免全港每戶6年差餉 或
以25,000元為上限，寬減薪俸稅及個人入息課稅至少5年

669億比政府承諾的500億港元醫療融資基金還多169億；
政府擁有4590億財政儲備，高鐵造價相當於儲備的15%；
政府09至10年度全年公共開支〔2440億港元〕的1/4；

嶺南大學經濟學教授何濼生替我們計算了
這條高全球最貴的高速鐵路到底「有多昂貴」？

相當於政府零九至一零年度全年公共開支〔二千四百四十億〕的四分一；

相當於曾蔭權去年施政報告派糖措施金額的六倍；

比政府承諾的五百億港元醫療融資基金還多一百五十二億；

二零零六年政府提出徵收百分之五商品及服務稅，估計每年的金額有三百億，高鐵造價超過兩年的銷售稅稅收；

香港政府擁有四千五百九十億港元財政儲備，高鐵造價相當於儲備的百分之十五。

「沒有人反對加強與國內的聯繫。但政府必須降低成本。沒有任何工程值得不惜工本進行，除非那關乎人類的生死存亡。」 嶺南大學經濟學教授何濼生

時間緊迫 刻不容緩

編者的話

在「1129 反高鐵 * 停撥款大遊行」前，我們編輯了這份特刊。政府在高鐵興建一事上犯下多重錯誤，一年多來從未認真諮詢市民，只是片面地宣傳可能帶來的經濟效益，卻用盡手段將高鐵沿線的社會成本和對市民的影響隱藏起來。大角嘴的街坊，要遲至今年十月十八日，即特首通過高鐵方案前兩日才知道自己樓宅的地層被徵用。這份特刊要做的，就是把政府隱瞞的問題揭露出來，還那些無端被犧牲的市民一個發聲的機會。無論是否支持興建，我們斷無理由為了自己方便而令這麼多人無辜受屈。因此，一定要先叫停立法法高鐵撥款。

我們呼籲大家在十一月廿九日下午兩點參與在銅鑼灣崇光百貨外起步的「反高鐵 * 停撥款大遊行」，並在十二月二日前聯絡各立法會議員，要求他們及他們的黨友在立法會財委會上暫停669億的高鐵撥款，逼政府撤回撥款文件，讓公眾有認真討論的機會。

反高鐵 ＊ 停撥款大遊行

日期: 29/11/09(日)
集合時間: 下午2:00
集合地點: 銅鑼灣東角道 崇光百貨門外

路線: 銅鑼灣崇光百貨 → 軒尼詩道 → 中環立法會
聯絡: 25603865〔香港天主教正義和平委員會〕

出版：反高鐵＊停撥款大聯盟
成員團體：慢慢發行動組、反高鐵行動組、社區文化關注、正言匯社、關注綜援檢討聯盟、街坊工友服務處、社區發展陣線、香港天主教正義和平委員會、香港基督徒學會、基督徒關懷香港學會、回歸基督精神同盟、青台、綠領行動、香港永續農業關注協會、石崗菜園村關注組、大角嘴關注高鐵大聯盟、大角咀高鐵問題行動組、華景山莊權益關注組、菜園村支援組、香港理工大學關社組、大專力撐菜園聯盟、中大學生會幹事會、中大學生報、社工學聯、批判地理學會、四五行動、梁國雄議員辦事處、黃毓民議員辦事處

編輯 / 排版：ger、迪、餅
繪圖：ger + 曾德平
菜園村家庭照攝影：柏齊
各版街頭訪問：藝政@香港兆基創意書院

高鐵火頭遍布全港：西九大白象

反高鐵，叫停立法會撥款，開放討論

669億
文化人可以做乜？



西九龍填海區 那片角落是公認的規劃災難，是香港城市疾病的總爆發區。那邊有死靜的街道、寬闊而擠塞的馬路、被馬路圍繞的巨型豪宅、還有好幾塊荒蕪了十幾年的地皮，其中最大的一塊是香港政府寄予厚望的「國際級」西九文化區。本來側重硬件漠視軟件的西九文化區計劃已令人懷疑是一項大白象工程，特區政府為了催谷文化區的人流，再次捨本逐末，硬要多花幾百億把廣深港高鐵總站定在西九龍。以全香港之力補貼一條高鐵來催谷文化區，是明智的城市發展策略，還是災難的繼續，最終只會縱容地產炒賣?



高鐵佔用西九文化區內四公頃的土地

高鐵西九站：妨礙文化區，交通塞爆

已有多名學者指出，將高鐵唯一的總站設在西九龍，不單因為建築限制令造價升至瘋狂的669億，也會阻礙西九文化區的規劃，以及為整個九龍西帶來長久的交通擠塞。新高鐵關注組曾綜合了以西九為高鐵總站的七宗罪，現摘其二引錄如下：

妨礙西九

西九站地底的路軌須往南延伸，佔用了西九文化區內四公頃的土地。由於這片土地是西九文化區從尖沙咀的入口，車站施工時不但使文化區的「大門」位置在六年內無法建設，更使建築設計受到極大的制肘。市民希望早日享用西九文化區的願望又再落空。

路面擠塞

目前西九區內柯士甸道至廣東道的路口，在繁忙時間已經非常擠塞。這個死結早在交通模型中預計，但因為當年停止在海運大廈對開填海，梳士巴利道無法接通西九，所以九龍站一帶道路變成死角。即使將來多加一些沉降式路段，仍難免有經常大塞車的風險。政府預計使用西九站的人流中有一半利用路面交通，即是額外增加每天五萬人出入，再加上西九文化區的車流，使西九站猶如銅鑼灣時代廣場的翻版：一次錯誤規劃，便足以使油尖區的交通萬劫不復，而在六年施工期內的交通改道，也足以令全區商、住戶叫苦連天。

詳情見新高鐵專家組網頁 http://betterrail4hk.wordpress.com

文化界反對不公義高鐵規劃

政務司司長唐英年是西九文化區的大旗手，西九文化區在他眼中是依靠國內旅客充撐場面的市區迪士尼，因此大力推銷高鐵設站西九對文化區的「好處」。這種想法引起本地文化界極大反感，數以百計本地文化藝術工作者已聯署題為〈請不要以「文化」之名建高鐵、拆家園！〉的聲明，反對香港政府以扶助文化區為理由興建高速鐵路、毀人家園。聲明其中兩點如下：

(一) 依賴高鐵的文化區，不切實際，下場跟迪士尼一樣

把文化區當成迪士尼般的「主題樂園」旅遊項目，過度依賴遊客，對香港文化發展沒有幫助。我們強調，西九文化區必須以本土藝術發展及本地觀眾為主，內地及外國旅客為輔。

(二) 不要以「文化」之名拆菜園村，陷文化人於不義

唐英年說要建高鐵撐文化區，是不是要把逼遷菜園村這筆帳算在文化界頭上呢? 作為有良知的文化界，我們不能再忍受政府以「文化」之名建高鐵、毀菜園村、剝奪大角咀業主的發展權、破壞地下水影響新界農民耕作。作為有責任感的公民，我們堅決跟這些受高鐵影響的弱勢者站在一起，監督天價的高鐵，向不公義的規劃說不!

一個符合常識的西九文化區規劃，不需要天價又不公義的高鐵。請不要以「文化」之名陷文化人於不義，馬上停止立法會高鐵撥款。

詳情見聯署網頁：http://www.inmediahk.net/node/1005204

高鐵火頭遍布全港：害死大角嘴

反高鐵，叫停立法會撥款，開放討論

廣深港高速鐵路香港段

全程以隧道興建，由邊境直通西九龍，「將會成為全球最長的鐵路隧道之一」。超長隧道一來令造價昂貴，亦為沿線帶來大堆隱藏問題，包括徵收樓宇底下的地層、需要建築更多帶來長期噪音和佔用公眾用地的通風樓、還有鑽挖工程期間的噪音等等。政府和港鐵自去年起一直試圖隱瞞這些社會成本，以為不讓居民知道就等於沒人反對。民間團體在本年年中的調查發現，受高鐵工程影響的住戶數目雖然高達三萬五千，但九成對問題不知情，不知道被政府佔了便宜補貼高鐵。

我的家
為什麼愈來愈嘈吵

高鐵帶來旅客，同時也帶來九百多萬立方米的廢料、持續的震動和噪音。誰受惠於高鐵很清楚了，但誰承受了噪音呢?

高鐵隧道極長，連接地面的通風和緊急逃生設施也特別多，包括旺角西通風樓、南昌通風樓、葵涌通風樓、城門通風樓、八鄉通風樓、石崗車站和緊急救護站、大江埔緊急通道入口、牛潭尾通風樓、米埔通風樓等。這些設施和隧道在施工及運作期會對沿線居民和學童帶來長期〔估計至2015年〕至永久性的噪音。市區的城門、葵涌和南昌受的影響較嚴重。

荃灣象山邨是個老人社區，高鐵將穿過象山邨地底，邨內的巴士站會被徵用作通風樓，施工期間會帶來68–80分貝的聲浪。象山邨被公路包圍，現時的環境噪音已達80分貝，與高鐵的噪音累積起來，將為長遠地滋擾邨內長者，損害健康。南昌周圍則有多間學校受害，包括英華書院、英華小學、聖瑪加利男女英文中小學、聖公會聖安德列小學、聖馬利亞堂莫慶堯中學、德貞女子中學及基督教崇真中學，未來五年將有70分貝以上的噪音〔未計環境噪音〕。油麻地天主教小學的學生也將受旺角西通風樓的噪音滋擾

詳情見香港批判地理學會及慢慢發行動組
《廣深港高鐵社區影響研究及調查》
http://hkcgg.org/XRL%20sia%20report_7.pdf

受影響戶數

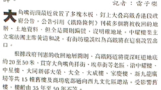
象山邨 1600戶	中耀樓48–58　約420 戶
葵芳邨 6200戶	中星樓69–71　約190 戶
麗瑤邨 2800戶	中興樓70–76　433 戶
梨木樹邨 3900戶	大同新邨大榮樓　約150 戶
新葵芳花園 1264戶	大同新邨大豐樓　約150 戶
葵芳閣 592戶	大同新邨大滿樓　約150 戶
和記新邨 279戶	大同新邨大全樓　約150 戶
鴻運樓 23戶	大同新邨大成樓　約150 戶
偉賢樓 82戶	大同新邨大眾樓　約150 戶
嘉翠園 428戶	大同新邨大方樓　約150 戶
華景山莊 1502戶	家慶樓　約100 戶
海麗邨 4900戶	千歲大廈　191 戶
富昌邨 5900戶	興旺大廈　約300 戶
南昌邨 800戶	牡丹大廈　約130 戶
碧海藍天 1616戶	
港灣豪庭 3520戶	
君匯港 1515戶	
西九龍紀律部隊宿舍 439戶	

總數逾 34494戶

資料來源：港鐵環評報告、房屋署、香港房屋協會、維基百科

高鐵挖隧道　有沉降危機　2009年10月18日蘋果日報

大角嘴2000戶或變危樓





我的家
為什麼變得岌岌可危

大角嘴十四幢住宅樓宇萬多二萬名居民，要到零九年十月十八日讀到《蘋果日報》題為〈高鐵挖隧道 有沉降危機 大角嘴2000戶或變危樓〉的獨家報道，才知道高鐵隧道將在樓底下廿多米穿過，政府要強制收回地層，並且不會主動賠償。政府蓄意隱瞞，特首拍版前的法定反對期，居民通通錯過了。

大角嘴舊樓地底被選中，是因為大部分樓宇沒有樁柱，有空間挖隧道。這個選擇使居民面對多個問題，尤其是沉降危機：有結構工程師指出，若鑽挖隧道時發生地下水位下降或泥土崩塌等意外，以短樁興建的舊樓會有較大程度的沉降，破壞結構。幾年前九龍南線興建時引發三次沉降意的「小龍女」鑽挖機，也是這次用來鑽挖高鐵隧道的。對此政府不會主動賠償，而是要業主請專業人士證明損失，才可以向法庭索償。更令業主氣憤的是，高鐵隧道佔用地層後，樓上住宅的重建潛力將受嚴重影響，直接影響樓價。這也是沒有賠償的，說白了，就是搶走大角嘴的地層以補貼高鐵發展，又一幕港式劫貧濟富。

除了大角嘴十四幢舊樓外，被徵收地層的住宅區包括葵青荃灣區的華景山莊、嘉翠園、偉賢樓、鴻運樓、和記新邨、三棟屋村、象山邨、上葵涌村、打磚坪村、油麻磡村等。很多居民仍然未知自己無端要為一條富貴高鐵「犧牲小我」。

669億，街坊可以做乜？



葵芳街坊



大角嘴街坊



荃灣街坊

高鐵火頭
遍布全港：
鏟平菜園村

反高鐵，叫停立法會撥款，開放討論



高鐵將我們分開

菜園村是廣深港高鐵規劃燒起的第一個「火頭」，一年下來引起極大關注，更惹起了其他地區的高鐵火頭，為什麼？因為一班七、八十歲的村民成功令香港人重新面對一個道德問題：為何可以因為一些人的方便，節省了十幾分鐘，而把幾百人的家園摧毀掉？

菜園村逼遷問題源自行政當局對新界鄉村「非原居民」社群的漠視，把他們當成可以隨便驅趕拆遷的二等公民。廣深港高鐵走線於二零零八年十一月刊憲前，政府只跟被「原居民」壟斷的鄉事委員會磋商，在「原居民」村代表的推動下，把車廠選定在石崗菜園村興建，被逼遷的菜園村「非原居民」卻一直蒙在鼓裡，連最起碼的資訊也缺乏〔現方案只有非原居民被逼遷〕。這種不平等制度，是殖民地特權政治的延續，完全落後於時代。香港已不是英國殖民地，特區政府理應嚴肅檢討新界的特權政治體制，菜園村「非原居民」的吶喊，正為香港社會提供了反省改革的機會。

菜園村的勞動成果

早期的菜園村村民大部分是戰後來到新界務農的國內移民。他們在香港政府的合作社和蔬菜統銷制度的鼓勵下，在石崗建立了自己的務農社群。社群中的不同家庭，因着不同的際遇，有的幸運地跟原居民買下農地、有的幾十年來一直跟原居民租農地、有的則在政府土地上建屋耕種。香港輿論常以「獅子山精神」來讚許戰後香港市區新移民自力更生的拼勁，其實在獅子山以北，也有數以萬計新移民在新界實踐「菜園村精神」，千辛萬苦建立自己的農耕事業、修路建屋、幾十年來不單成就了美好的家園和社群，也為市區人提供了源源不絕的蔬菜和肉食。

幾十年過去，香港本地農業因國內蔬菜大量輸港及政府多番管制而陷於艱難境地，原居民亦紛紛將農地改闢為露天貨倉牟利，令新界鄉郊環境日漸惡化。今天的石崗菜園村雖然沒有當年每日出產幾百籮新鮮菜的盛況，不過經過村民幾十年苦心經營，竟也不知不覺地成就了很多當代香港社會愈見重視的價值，包括「緊密的街坊網絡」、「老有所依的大家庭生活」、以及「愛惜農地、耕住合一的可持續發展生活模式」。菜園村幾十年的生活實踐原來應該得到社會和政府的重視、培育和推廣，現在反而遭到肆意踐踏；明明是村民不靠政府以雙手貢獻香港幾十年，現在官員卻反過來說是政府一直容忍村民在菜園村生活。名副其實的「打完齋唔要和尚」，令人憤怒。

菜園村「非原居民」社群被欺善怕惡的特區政府選為犧牲品，村民由始至終也守着不遷不拆的立場。不遷不拆立場是建基於五個互相連結的基礎原則，村民稱之為「護村原則」：

i. 幾十年來建立的家園和社區網絡
ii. 與子女共住、老有所依的大家庭環境
iii. 幾十年來對菜園村及周圍環境的熟悉感和連繫
iv. 耕住合一的生活模式
v. 幾十年來與植物和動物共融的環境

政府早陣子提出了以現金和上公屋為主的賠償方案，親政府傳媒隨即開始抹黑村民為貪得無厭，繼續抗爭無非貪錢。面對抹黑，村民不屑反駁，他們只是請來攝影師來到家裏最漂亮的地點，拍下一張張家庭照。這些就是菜園村的人、家庭、樹、屋和社區，如此美好，還有什麼話好說？香港政府如今「特事特辦」用六百多億公帑建全世界最貴的鐵路，你為着自己的方便逼村民放棄幾十年的家園，然後拋出一個必然令社區和大家庭分散、生活質素必然急降的賠償方案逼人限期離開。這就是特區政府學自殖民地的程序殺人術。

菜園村村民抗爭一年，要我們每一個香港人都問自己：政府現在所作的合乎道理嗎？你可以忘記質問繼續向菜園村踩上一腳，也可以選擇站在村民旁邊，在這個欺善怕惡的城市，試着維護最簡單的道理。

669億菜園村居民可以做乜？　開懇955710個井

